

**Causa C-220/24**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

22 marzo 2024

**Giudice del rinvio:**

Curtea de Apel București (Romania)

**Data della decisione di rinvio:**

20 dicembre 2021

**Ricorrente:**

Regia Autonomă Aeroportul Internațional «Avram Iancu» Cluj

**Resistente:**

Consiliul Concurenței

**Interveniente a sostegno della ricorrente:**

Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj

**Interveniente a sostegno del resistente:**

Romanian Airport Services S.A.

---

[OMISSIS]

**CURTEA DE APEL BUCUREȘTI (Corte d'appello di Bucarest, Romania)**

**SECȚIA A IX-A CONTENȚIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL (Nona  
Sezione del contenzioso amministrativo e tributario)**

**ORDINANZA**

**Udienza pubblica del 20.12.2021**

[OMISSIS]

È iscritto a ruolo il ricorso presentato dalla **REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL INTERNAȚIONAL «AVRAM IANCU» CLUJ**, ricorrente, con sede sociale nel comune di Cluj-Napoca [OMISSIS] e domicilio eletto nel Comune di Bucarest [OMISSIS] presso Mușat & Asociații S.p.a.r.l., avvocato Paul Buta, contro il **CONSILIUL CONCURENȚEI (Consiglio per la concorrenza, Romania)**, resistente, con sede nel Comune di Bucarest [OMISSIS]; con l'intervento della **SOCIETATEA ROMANIAN AIRPORT SERVICES S.A.**, con domicilio eletto nel Comune di Bucarest [OMISSIS] presso Furtună și Asociații SPARL, e del **SINDICATUL INDEPENDENT AL AEROPORTULUI CLUJ (Sindacato indipendente dell'aeroporto di Cluj, Romania)**, con sede nel Comune di Cluj-Napoca [OMISSIS], avente ad oggetto l'«annullamento degli atti di regolamentazione della concorrenza [OMISSIS][, vale a dire] l'annullamento dell'Ordinul președintelui Consiliului Concurenței (decreto del presidente del Consiglio per la concorrenza) n. 447 del 24.6.2016, l'annullamento dell'adresa Consiliului Concurenței (comunicazione del Consiglio per la concorrenza) n. RG-4740 del 10.4.2018, annullamento della Decizia Consiliului Concurenței (decisione del Consiglio per la concorrenza) n. 74 dell'8.10.2019».

[OMISSIS]

**CURTEA (Corte d'appello di Bucarest, Romania),**

*In merito alla domanda di rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, viste anche le raccomandazioni della Corte di giustizia dell'Unione europea all'attenzione dei giudici nazionali, relative alla presentazione di domande di pronuncia pregiudiziale [OMISSIS], decide come segue:*

***I Circostanze della causa***

La Regia Autonomă Aeroportul International «Avram Iancu» Cluj (in prosieguo: la «Regia») è una persona giuridica rumena sotto la guida del Consiliul Județean Cluj (Consiglio del distretto di Cluj, Romania) (autorità pubblica di vigilanza) dal 1997.

L'attività principale della Regia è costituita dai servizi connessi al trasporto aereo. In particolare, è messa a disposizione delle compagnie di trasporto aereo di passeggeri e/o di merci e dei passeggeri del trasporto aereo l'infrastruttura aeroportuale (piste di atterraggio, sistema di illuminazione, piazzale di stazionamento di aeromobili, terminali, ecc.). Gli importi versati dalle compagnie aeree per l'utilizzo dell'infrastruttura costituiscono la principale fonte di entrate della Regia.

La Regia fornisce inoltre accesso all'infrastruttura aeroportuale anche a talune imprese che forniscono altri servizi, come i servizi di assistenza a terra.

Al contempo, la stessa Regia fornisce alcune categorie di servizi di assistenza a terra per le compagnie di trasporto aereo che operano nell'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj (aeroporto internazionale «Avram Iancu» di Cluj), nonché servizi commerciali connessi all'attività dell'aeroporto (locazione di spazi commerciali per la fornitura di varie attività, ecc.).

L'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj rientra nella categoria degli aeroporti regionali d'Europa ed è il secondo aeroporto della Romania per traffico passeggeri.

Dall'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj partono voli per 43 destinazioni di linea verso 20 paesi di destinazione in Europa e in Medio Oriente, operati dalle compagnie aeree Tarom, Wizz Air, Lufthansa, Lot Polish Airlines, Blue Air e Turkish Airlines (trasporto passeggeri), Air Est, Silver Air (trasporto merci).

Nell'agosto 2016 l'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj ha superato la soglia di un milione (1 000 000) di passeggeri registrati in un anno civile e, alla fine del 2016, è stato registrato un totale di 1 880 319 passeggeri.

Il 21 settembre 2017 l'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj ha registrato per la prima volta due milioni di passeggeri (2 000 000). Nel 2017 il traffico totale dell'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj ha raggiunto quindi i 2 688 731 passeggeri.

L'indagine del Consiliul Concurenței è stata avviata nel 2016, a seguito di una denuncia dell'impresa Romanian Airport Services S.A. contro la Regia.

La Romanian Airport Services S.A. è una persona giuridica rumena che dal 1994 fornisce servizi di assistenza a terra negli aeroporti rumeni.

La Romanian Airport Services S.A. ha chiesto di poter fornire servizi di assistenza a terra all'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj.

A seguito dell'indagine condotta dal 2016, il Consiliul Concurenței ha emesso la decisione n. 74 dell'8.10.2019, con la quale ha constatato che la Regia aveva violato le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo (1), della Legea concurenței (legge sulla concorrenza) nr. 21/1996, nonché dell'articolo 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo: il «TFUE»), per abuso di posizione dominante nell'aver rifiutato di concedere alla Romanian Airport Services S.A. l'accesso all'infrastruttura aeroportuale necessaria per la fornitura di servizi di assistenza a terra nell'Aeroporto International «Avram Iancu» Cluj tra l'11 settembre 2015 e il 9 marzo 2017.

Sempre con la decisione n. 74 dell'8.10.2019, ai sensi dell'articolo 55, paragrafo (1), lettera a), della Legea concurenței n. 21/1996, alla Regia è stata inflitta un'ammenda di RON 1 642 551,28.

Nella presente causa, iscritta a ruolo dinanzi alla Curtea de Apel București (Corte d'appello di Bucarest), Nona Sezione del contenzioso amministrativo e tributario [OMISSIS], la Regia, in qualità di ricorrente, ha chiesto in un procedimento che la oppone al Consiliul Concurenței, resistente, l'annullamento della decisione n. 74 dell'8.10.2019 (in prosieguo: la «decisione 74/2019»).

Nel corso del procedimento, il Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj (Sindacato indipendente dell'Aeroporto di Cluj, Romania) ha presentato una domanda di intervento accessorio a sostegno della ricorrente, Regia, mentre la Romanian Airport Services S.A. ha presentato una domanda di intervento accessorio nell'interesse del Consiliul Concurenței, resistente. Entrambe le domande sono state dichiarate ammissibili, di modo che il Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj e la Romanian Airport Services S.A. sono diventati parti del presente procedimento [OMISSIS] in qualità di intervenienti.

Nella presente controversia, la Regia ha fatto valere, tra l'altro, che la decisione 74/2019 è stata emessa nell'ambito dell'erronea interpretazione e applicazione della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, il che ha portato a una conclusione errata per quanto riguarda l'applicazione nel caso di specie dell'articolo 6 della legge n. 21/1996 sulla concorrenza e dell'articolo 102 TFUE.

La Regia ha sostenuto che la direttiva 96/67/CE è ad essa applicabile.

La Regia ha sostenuto che, sulla base della direttiva 96/67/CE, essa beneficia del diritto riconosciuto dalla direttiva, fino al raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri, di organizzare l'attività di assistenza a terra nell'aeroporto tenendo conto unicamente dei propri vincoli di sicurezza, tecnici e commerciali e senza essere tenuta a concedere automaticamente l'accesso all'infrastruttura aeroportuale a qualsiasi richiedente, alle condizioni da esso volute.

In tale contesto, la Regia ha sottolineato che tra l'11.9.2015 e il 9.3.2017 non aveva raggiunto la soglia dei 2 milioni di passeggeri.

La Regia ha ritenuto che la direttiva 96/67/CE sia una legge speciale che deroga alla legge generale in materia di concorrenza.

Ritenendo che le disposizioni giuridiche in materia di concorrenza abbiano carattere generale, la Regia ha sostenuto che l'articolo 6 della legge n. 21/1996 sulla concorrenza e l'articolo 102 TFUE non possono prevalere sulle disposizioni specifiche contenute nella direttiva 96/67/CE proprio al fine di disciplinare la graduale apertura alla concorrenza del mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione europea, nel rispetto delle regole di efficienza e di sicurezza.

Per quanto riguarda la posizione del resistente, Consiliul Concurenței, in merito all'applicabilità della direttiva 96/67/CE alla presente controversia, essa è esposta

nella decisione n. 74 dell'8.10.2019, ai punti 420 e seguenti della decisione. Il Consiliul Concurenței sostiene essenzialmente quanto segue:

- la Regia non era tenuta, in forza della direttiva 96/67/CE, a non concedere alla società Romanian Airport Services S.A. l'accesso all'infrastruttura aeroportuale necessaria per la fornitura di servizi di assistenza a terra;
- l'eventuale applicazione delle disposizioni della direttiva 96/67/CE non comporta la disapplicazione delle disposizioni della normativa in materia di concorrenza;
- non è chiaro il significato che la Regia attribuisce al processo di liberalizzazione dell'accesso ai servizi di assistenza a terra ai terzi, dal momento che l'interpretazione data dalla Regia alle disposizioni della direttiva 96/67/CE è volta a fornire una giustificazione giuridica alla seguente situazione: numerose imprese fornivano servizi di assistenza a terra (autoassistenza o ai terzi) all'aeroporto di Cluj, ma, al momento della richiesta di accesso presentata dalla Romanian Airport Services S.A., la Regia ha inteso avvalersi delle disposizioni della direttiva 96/67/CE;
- l'interpretazione del diritto dell'Unione europea per quanto riguarda la normativa in materia di servizi di assistenza a terra e il rapporto tra tale normativa e il diritto della concorrenza deve provenire dall'istituzione abilitata a tale interpretazione, ossia la Corte di giustizia dell'Unione europea;
- la presunta assenza di un obbligo legale a carico della Regia derivante dalla legislazione relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra non costituisce una ragione obiettiva idonea a giustificare il rifiuto di concedere alla Romanian Airport Services S.A. l'accesso all'infrastruttura aeroportuale.

Con il suo ricorso, la Regia si è difesa sostenendo quanto segue:

- essa aveva il diritto, ai sensi della direttiva 96/67/CE, di organizzare la prestazione dell'assistenza a terra nell'aeroporto, anche con l'ausilio di altri operatori di assistenza a terra, anche prima del raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri, nella misura in cui ciò fosse necessario e giustificato da un punto di vista commerciale anche per questi ultimi;
- il fatto che vi fossero vari operatori di assistenza a terra che fornivano ciascuno servizi specifici (assistenza carburante, riparazione di aeromobili, ristorazione e un prestatore per taluni servizi di assistenza passeggeri e per le operazioni in pista) non giustifica logicamente la conclusione secondo cui sarebbe stato automaticamente necessario anche un altro operatore di assistenza a terra che si sovrapponesse ad essi;
- l'argomento del Consiliul Concurenței (relativo al fatto che esistevano già vari prestatori di servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Cluj nel maggio 2015) non è valido e non può essere accolto come base per negare il beneficio del

diritto della Regia ai sensi della direttiva 96/67/CE, ossia che fino al raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri l'attività di assistenza a terra all'aeroporto di Cluj è organizzata con esclusione di qualsiasi obbligo di apertura/liberalizzazione del mercato.

All'udienza del 7.6.2021, la Regia ha chiesto alla Curtea de Apel București (Corte d'appello di Bucarest) [OMISSIS] di formulare e presentare, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, una questione pregiudiziale [OMISSIS] *[testo della questione pregiudiziale ripreso nel dispositivo]*

## ***II Disposizioni del diritto dell'Unione di cui si chiede l'interpretazione***

Articolo 102 (ex articolo 82 TCE) TFUE

*«È incompatibile con il mercato interno e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato interno o su una parte sostanziale di questo.*

*Tali pratiche abusive possono consistere in particolare:*

- a) nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazione non eque;*
- b) nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;*
- c) nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;*
- d) nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi».*

Direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità

«Articolo 1

Campo di applicazione

*1. La presente direttiva si applica a ogni aeroporto, situato nel territorio di uno Stato membro, soggetto alle disposizioni del trattato, e aperto al traffico commerciale secondo i criteri seguenti:*

- a) [e] disposizioni relative alle categorie di servizi di cui all'articolo 7, paragrafo 1, non elencate all'articolo 7, paragrafo 2 si applicano ad ogni*

aeroporto, indipendentemente dal volume di traffico, a decorrere dal 1° gennaio 1998;

b) le disposizioni relative alle categorie di servizi di cui all'articolo 7, paragrafo 2 si applicano dal 1° gennaio 1998 agli aeroporti aventi un traffico annuale superiore o pari a 1 milione di movimenti passeggeri o a 25 000 tonnellate di merci;

c) le disposizioni relative alle categorie di servizi di cui all'articolo 6 si applicano dal 1° gennaio 1999 agli aeroporti:

— aventi un traffico annuale superiore o pari a 3 milioni di movimenti passeggeri o a 75 000 tonnellate di merci, oppure

— che hanno registrato un traffico superiore o pari a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci nel corso dei sei mesi antecedenti il 1° aprile o il 1° ottobre dell'anno precedente.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, le disposizioni della presente direttiva si applicano dal 1° gennaio 2001 ad ogni aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, e aperto al traffico commerciale e avente un traffico annuale superiore o pari a 2 milioni di movimenti passeggeri o a 50 000 tonnellate di merci.

3. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicata nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico passeggeri, le disposizioni della presente direttiva non si applicano alle categorie di servizi di assistenza riservate esclusivamente ai passeggeri.

(...).

#### «Articolo 6

##### Assistenza ai terzi

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie secondo i criteri di cui all'articolo 1, per garantire ai prestatori di servizi il libero accesso al mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra a terzi.

Gli Stati membri hanno la facoltà di imporre che i prestatori dei servizi di assistenza a terra siano stabiliti nella Comunità.

2. Gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra:

— assistenza bagagli,

— assistenza operazioni in pista,

— assistenza carburante e olio,

— assistenza merci e posta per quanto riguarda, sia in arrivo che in partenza o in transito, il trattamento fisico delle merci e della posta tra l'aerostazione e l'aereo.

*In ogni caso, gli Stati membri non possono limitare il loro numero a meno di due, per ciascuna categoria di servizio.*

(...).

«Articolo 7

*Autoassistenza*

1. *Gli Stati membri adottano le misure necessarie, in base ai criteri fissati all'articolo 1, per garantire la libera effettuazione dell'autoassistenza a terra.*

2. *Tuttavia, per le seguenti categorie di servizi:*

— assistenza bagagli,

— assistenza operazioni in pista,

— assistenza carburante,

— assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo,

*gli Stati membri possono riservare l'effettuazione dell'autoassistenza ad almeno due utenti, a condizioni che questi ultimi siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori».*

### **III Diritto nazionale applicabile**

Legea concurenței nr. 21/1996, republicată (legge sulla concorrenza n. 21/1996, ripubblicata)

«Articolo 6

(1) *È vietato lo sfruttamento abusivo, da parte di una o più imprese, di una posizione dominante sul mercato rumeno o su una parte sostanziale di questo. Tali pratiche abusive possono consistere in particolare:*

a) *nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazione non eque;*

b) *nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;*

c) *nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;*

d) *nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.*

(2) *Ogniqualevolta il Consiliul Concurenței applica le disposizioni del paragrafo (1), nella misura in cui lo sfruttamento abusivo della posizione dominante può pregiudicare il commercio tra gli Stati membri, esso applica anche le disposizioni dell'articolo 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.*

(3) *Si presume, fino a prova contraria, che una o più imprese abbiano una posizione dominante, qualora la quota o le quote detenute sul mercato rilevante nel periodo in esame superino il 40%».*

Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 101 din 9 mai 2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi (Decreto del Ministero dei Trasporti n. 101 del 9 maggio 2007 recante approvazione della Regolamentazione dell'aviazione civile rumena sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti) - RACR-APSH, edizione 03/2007

«Articolo 3

*Il presente decreto recepisce le seguenti disposizioni della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee (GUCE) n. 272/1996, e successive modifiche: articolo 1, [paragrafi] da 1 a 3, articoli da 2 a 8, articolo 9, [paragrafi] da 1 a 3 e 6, articoli 11, 13, 14, da 15 a 17, da 19 a 21 e articolo 23 [paragrafo] 1».*

Allegato 1 all'Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 101 din 9 mai 2007 [intitolato] Reglementare aeronautică civilă română privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi - RACR-APSH, ediția 03/2007 (Decreto del Ministero dei Trasporti n. 101 del 9 maggio 2007 recante approvazione della Regolamentazione dell'aviazione civile rumena sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti) - RACR-APSH, edizione 03/2007

«Articolo 1

*Finalità*

(1) *La presente regolamentazione si applica a ogni aeroporto situato nel territorio della Romania aperto al traffico commerciale, secondo i criteri seguenti:*

a) *le disposizioni relative alle categorie di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 7, paragrafo (1), non elencate all'articolo 7, paragrafo (2), si applicano ad ogni aeroporto, indipendentemente dal volume di traffico;*

b) *le disposizioni relative alle categorie di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 7, paragrafo (2), si applicano agli aeroporti che hanno registrato un traffico annuale superiore a un milione di passeggeri o a 25 000 tonnellate di merci;*

c) *le disposizioni relative alle categorie di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 6 si applicano agli aeroporti con un traffico annuale superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 000 tonnellate di merci.*

(2) *Qualora un aeroporto raggiunga la soglia di traffico merci indicata nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico passeggeri, le disposizioni del presente regolamento non si applicano alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente ai passeggeri.*

(3) *Il Ministero dei Trasporti presenta alla Commissione, entro il 1° luglio di ogni anno, i dati necessari per redigere l'elenco degli aeroporti presenti in Romania di cui al presente articolo».*

#### «Articolo 6

##### *Assistenza ai terzi*

(1) *Gli aeroporti adottano le misure necessarie per garantire ai prestatori di servizi di assistenza a terra il libero accesso al mercato della prestazione di tali servizi a terzi. Con l'approvazione del Ministero dei Trasporti, l'aeroporto può esigere che i prestatori dei servizi di assistenza a terra siano stabiliti nella Comunità.*

(2) *Con l'approvazione del Ministero dei Trasporti, l'aeroporto può limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra:*

- *assistenza bagagli;*
- *assistenza operazioni in pista;*
- *assistenza carburante e olio;*
- *assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento effettivo delle merci e della posta in arrivo, in partenza e/o il trasferimento tra terminali e aeromobili.*

*Il numero di fornitori non può essere limitato a meno di 2 prestatori per ciascun servizio di assistenza a terra.*

(3) *Inoltre, almeno uno dei fornitori autorizzati non sarà controllato direttamente o indirettamente:*

- *dall'ente di gestione dell'aeroporto;*
- *da un qualsiasi utente dell'aeroporto che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci in tale aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori;*
- *da un ente controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione dell'aeroporto o dall'utente dell'aeroporto.*

(4) *Qualora, in base al paragrafo (2), il numero di prestatori autorizzati sia limitato, l'aeroporto non impedisce che un utente di un aeroporto, al quale è assegnata una qualsiasi parte dell'aeroporto, usufruisca, per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra soggetta a limitazione, di una scelta effettiva tra almeno 2 prestatori di servizi di assistenza a terra, alle condizioni di cui ai paragrafi (2) e (3)».*

«Articolo 7

*Autoassistenza*

(1) *Gli aeroporti adottano le misure necessarie per garantire la libera effettuazione dell'autoassistenza a terra.*

(2) *Tuttavia, per le seguenti categorie di servizi:*

- *assistenza bagagli;*
- *assistenza operazioni in pista;*
- *assistenza carburante e olio;*
- *assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento effettivo delle merci e della posta in arrivo, in partenza e/o il trasferimento tra terminali e aeromobili,*

*gli aeroporti possono riservare, con l'approvazione del Ministero dei Trasporti, l'effettuazione dell'autoassistenza ad almeno 2 utenti dell'aeroporto, a condizioni che questi ultimi siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori».*

***IV Motivi che hanno indotto il giudice a presentare la domanda di pronuncia pregiudiziale***

Pronunciandosi sulla domanda di rinvio, la Curtea de Apel è giunta alla conclusione che, per l'equa soluzione della causa, era necessario sottoporre alla

Corte di giustizia dell'Unione europea la questione proposta dalla ricorrente, Regia [OMISSIS] [testo della questione pregiudiziale riportato nel dispositivo]

[OMISSIS] [testo dell'articolo 267 TFUE]

Quanto alla questione sollevata, essa verte sull'interpretazione del diritto dell'Unione e presenta un legame diretto con l'oggetto della controversia principale, è pertinente e rilevante ai fini della soluzione della controversia, per le ragioni che seguono, e non è stata oggetto di interpretazione da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Nella presente controversia, il resistente, Consiliul Concurenței, ha ritenuto che la direttiva 96/67/CE non costituisca una norma speciale di diritto dell'Unione rispetto all'articolo 102 TFUE.

La ricorrente, Regia, si è difesa sostenendo che la direttiva 96/67/CE costituisce una *lex specialis* nel diritto dell'Unione e che la direttiva prevede l'obbligo di aprire l'accesso all'infrastruttura necessaria per lo svolgimento delle attività di assistenza a terra solo per gli aeroporti con un traffico superiore a 2 milioni di passeggeri (consentendo necessariamente, *a contrario*, agli aeroporti che non hanno raggiunto tale soglia di rifiutare a terzi l'accesso a tale infrastruttura), mentre l'articolo 102 TFUE sanziona a determinate condizioni, a titolo di *lex generalis*, lo sfruttamento abusivo di una posizione dominante sul mercato interno o su una parte sostanziale di questo (ad esempio rifiutando di negoziare).

In conclusione, la Regia ha sostenuto che la direttiva 96/67/CE è una legge speciale che deroga alla legge generale (diritto della concorrenza), invocando il principio «*lex specialis derogat legi generali*».

La Regia ha inoltre sostenuto che, per l'attività svolta presso Aeroportul Internațional «Avram Iancu» Cluj tra l'11.9.2015 e il 9.3.2017, le disposizioni della direttiva 96/67/CE sono applicabili in via prioritaria rispetto alle disposizioni dell'articolo 102 TFUE, oltre al fatto che la decisione n. 74/2019 del Consiliul Concurenței è stata adottata in violazione delle disposizioni della direttiva 96/67/CE.

In tali circostanze, la Curtea de Apel, ritenendo che un'equa soluzione della controversia richieda anche un'interpretazione corretta delle norme di diritto dell'Unione applicabili al caso di specie, al di là di ogni ragionevole dubbio, è giunta alla conclusione che sia necessario sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea la questione pregiudiziale relativa all'interpretazione delle disposizioni della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, in particolare degli articoli 1, 6 e 7 di tale direttiva, in combinato disposto con l'articolo 102 TFUE.

Nella presente controversia, la Curtea de Apel ritiene che siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 267 TFUE [OMISSIS][. Inoltre, la Corte] non ha adottato alcuna decisione che chiarisca la relazione tra le disposizioni della

direttiva 96/67/CE e le disposizioni in materia di diritto della concorrenza di cui all'articolo 102 TFUE.

**V Oggetto del rinvio pregiudiziale**

Pertanto, alla luce di tutte le considerazioni che precedono, la Curtea de Apel accoglie la richiesta di adire la Corte di giustizia dell'Unione europea in via pregiudiziale presentata dalla ricorrente, Regia.

[OMISSIS] *[testo della questione pregiudiziale riportato nel dispositivo]*

[OMISSIS] *[disposizioni relative alla sospensione del procedimento]*

**PER QUESTI MOTIVI,  
IN NOME DELLA LEGGE,  
DISPONE QUANTO SEGUE:**

[OMISSIS]

Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 267[, secondo comma,] e dell'articolo 267[, primo comma,] del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, chiede alla Corte di rispondere alla seguente questione pregiudiziale: [«]Se si debba ritenere che le disposizioni della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, in particolare gli articoli 1, 6 e 7 di tale direttiva, escludono l'applicazione dell'articolo 102 TFUE - e di qualsiasi altra norma avente lo stesso contenuto - in situazioni che riguardano un diniego di accesso all'infrastruttura aeroportuale necessaria per lo svolgimento delle attività di assistenza a terra negli aeroporti [dell'Unione europea] che non hanno raggiunto la soglia di due milioni di passeggeri[»].

[OMISSIS] *[disposizioni relative alla sospensione del procedimento]*

[OMISSIS] *[procedimento nazionale]*

[OMISSIS]